Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/3414

Schriftlicher Bericht

des Verkehrsausschusses
(20. Ausschuß)

über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr

— aus Drucksache V/2494 —

A. Bericht des Abgeordneten Müser

I.

Der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr wurde als Teil des Verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972 — aus Drucksache V/2494 — zusammen mit den Anträgen der Fraktion der CDU/CSU betr. verkehrspolitische Vorschläge — Drucksache V/2524 Teil I — in der 155. Sitzung des Deutschen Bundestages am 13. Februar 1968 an den Verkehrsausschuß federführend, an den Ausschuß für Wirtschaft und Mittelstandsfragen mitberatend und an den Haushaltsausschuß gemäß § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

Der Verkehrsausschuß hat vor Aufnahme seiner Beratungen in einer öffentlichen Sitzung am 26. März 1968 den Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt sachverständig gehört. Er hat seine Beratungen am 19. und 27. Juni und am 1. und 3. Oktober 1968 durchgeführt.

Der mitbeteiligte Ausschuß für Wirtschaft und Mittelstandsfragen hat mit Schreiben vom 3. Oktober 1968 empfohlen,

a) bei der Tarifbildung die Regierungsvorlage insoweit wiederherzustellen, als dort die einvernehmliche Mitwirkung des Bundesministers für Wirtschaft vorgesehen ist,

b) das Reinvestitionsverbot für die Abwrackprämien beizubehalten und

c) die Erörterung dei Territorialklausel zunächst auszusetzen.

Der federführende Verkehrsausschuß hatte sich die beiden letztgenannten Empfehlungen bereits zu eigen gemacht.

Zur Frage der einvernehmlichen Mitwirkung des Bundesministers für Wirtschaft bei der Tarifbildung beschloß der Ausschuß einstimmig aus den weiter unten zu §§ 28 und 30 dargelegten Gründen, der Empfehlung des mitbeteiligten Ausschusses nicht zu folgen.

II.

Der Entwurf verfolgt in der Hauptsache vier Ziele:

1. Die Marktgerechtheit der Beförderungsentgelte durch eine institutionell gesicherte Verantwortlichkeit der Marktpartner zu erreichen,
2. sicherzustellen, daß die Vorschriften über die Beförderungsentgelte eingehalten werden,
3. die Aufgabenstellung der Schifferbetriebsverbände an die heutige und künftige Marktsituation heranzuführen und
4. die Möglichkeit zu schaffen, unwirtschaftlichen Schiffsraum abzuwracken.

Die Marktgerechtheit der Beförderungsentgelte soll durch eine Stärkung der Stellung der Verladerschaft bei der Tarifbildung erreicht werden; während sie nämlich bisher auf eine beratende Funktion beschränkt war, wird sie in Zukunft in den Frachtenausschüssen paritätisch vertreten sein. Durch diese Änderung des geltenden Rechts ist die Gewähr gegeben, daß sich die beschlossenen Entgelte in Übereinstimmung mit dem Marktgeschehen befinden, daß sie also „marktgerecht" sind.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Der Einhaltung der Beförderungsentgelte dienen die künftigen Kontrollbestimmungen, die weitgehend denen des Güterfernverkehrs entsprechen. Die in diesen Fragen erfahrene und mit geschulten Frachtenkontrolleuren ausgestattete Bundesanstalt für den Güterfernverkehr kann von den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen bei Bedarf jederzeit eingeschaltet werden. Ursprünglich hatte die Regierungsvorlage für den grenzüberschreitenden Verkehr vorgesehen, daß die Gesamtfrachten die für den deutschen Streckenanteil festgesetzten Frachten nicht mehr unterschreiten dürfen, um damit den von den internationalen Frachten ausgehenden ständigen Druck auf das innerdeutsche Frachtengefüge zu mildern. Da jedoch inzwischen von der Bundesregierung internationale Verhandlungen mit demselben Ziel aufgenommen wurden, die bis zum 30. April 1969 beendet sein sollen, war eine gesetzliche Regelung hier entbehrlich.

Die Anpassung der Schifferbetriebsverbände an die Marktsituation setzt strukturell-organisatorische und technische Rationalisierungsmaßnahmen voraus, durch die die besonders schwache Marktsituation der Partikulierschiffahrt gestärkt werden soll. Dazu sollen die durch gesetzliche Vorschrift gebildeten Schifferbetriebsverbände von dem Verbot der eigenen Ladegutwerbung befreit werden.

Mit der Abwrackaktion soll der Markt bereinigt werden. Verkäufe führen nicht zu diesem Ziel, da die langlebigen Fahrzeuge auf dem Markt bleiben. Zugleich soll aus sozialen Gründen den Kleinbetrieben mit unwirtschaftlichem Schiffsraum das Ausscheiden aus dem Beruf ermöglicht werden. In Gesprächen mit den Niederlanden soll ferner erreicht werden, daß auch dort überschüssiger unwirtschaftlicher Schiffsraum abgewrackt wird. Das wäre eine Grundlage für die Einführung einer in der EWG erwogenen allgemeinen und dauernden Kapazitätenregelung.

III.

Im einzelnen hat der Ausschuß folgende Änderungen der Regierungsvorlage vorgenommen:

Zur Überschrift

Da es schon ein „Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr", nämlich das vom 1. August 1963 (Bundesgesetzbl. I S. 1161) gibt, handelt es sich bei diesem Gesetz um das Zweite Änderungsgesetz.

Zu Artikel 1

Zum Einleitungssatz

Es handelt sich um eine Zitatberichtigung auf Grund der zwischenzeitlichen Änderung des Gesetzes durch das EGOWiG.

Zu § 6 Abs. 3 und § 35 a Abs. 4

In Übereinstimmung mit der durch Artikel 143 EGOWiG erfolgten Änderung des § 39 Abs. 1 Satz 2, die am 1. Oktober 1968 in Kraft getreten ist, sollen auch in den übrigen Konzentrationsbestimmungen des Gesetzes jeweils die Worte „durch Rechtsverordnung" eingefügt werden.

Zu § 18 Abs. 1 Nr. 3

Es handelt sich um eine Druckfehlerberichtigung.

Zu § 21 Abs. 2 und § 22 Buchstabe a

Die beschlossene Fassung entspricht der Stellungnahme des Bundesrates. Mit ihr soll zum Ausdruck gebracht werden, daß marktgerechte Entgelte gebildet werden müssen. Demgemäß war Nummer 2 Buchstabe a der Regierungsvorlage zu streichen.

Zu § 23 Abs. 2

Das Wort „Tarife" wurde in Anlehnung an den allgemeinen Sprachgebrauch des Gesetzes (§§ 21, 23 Abs. 1) durch das Wort „Entgelte" ersetzt.

Zu § 25 Abs. 1

Es ist zweckmäßig, im Gesetz festzulegen, daß die Frachtenausschüsse aus dem Kreis ihrer Mitglieder einen Vorsitzenden wählen, der die Geschäfte führt und Erklärungen des Frachtenausschusses nach außen abgibt.

Für den erweiterten Frachtenausschuß ist diese Frage bereits in der Regierungsvorlage geklärt. Dort wird der Vorsitzende von der Aufsichtsbehörde berufen.

Zu § 27

Es handelt sich um eine Druckfehlerberichtigung.

Zu § 28 Abs. 1

Mit Rücksicht auf die künftig paritätisch mit Vertretern der Schiffahrt und Verladerschaft besetzten Frachtenausschüsse (§ 25) sowie darauf, daß die von diesen beschlossenen Entgelte als marktgerecht gelten (§ 27 c), kann die Prüfung der allgemeinen Genehmigungsvoraussetzungen allein in die Verantwortung des Bundesministers für Verkehr gestellt werden.

Zu § 30

Schon um die Bereitschaft zur Einigung innerhalb der Frachtenausschüsse nicht in Frage zu stellen, soll auch in den Fällen des § 30 der Bundesminister für Verkehr allein verantwortlich sein.

Zu § 31 Abs. 1 und 4 sowie § 42 Abs. 1 Nr. 3

In Absatz 1 handelt es sich um eine Druckfehlerberichtigung. Absatz 4 (sog. Territorialklausel) ist mit Rücksicht auf die von der Bundesregierung eingeleiteten internationalen Verhandlungen zurückgestellt worden. Diese werden mit dem Ziel geführt

werden, die ruinöse Preisentwicklung in der Rheinschiffahrt einzudämmen; sie sollen bis zum 30. April 1969 beendet sein. Dadurch ist die Nummer 20 (§ 42 Abs. 1 Nr. 3) der Regierungsvorlage vorerst hinfällig geworden.

Zu § 31 a Abs. 1

Die Überwachung der Einhaltung der nach §§ 29 und 30 erlassenen Verordnungen soll auf die vier Wasser- und Schiffahrtsdirektionen konzentriert werden, in deren Bereich Frachtenausschüsse bestehen und die Schiffahrt Schwerpunkte hat; das sind die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen Duisburg, Münster, Bremen und Hamburg. Um dies zu erreichen, bedarf es einer gesetzlichen Ermächtigung.

Zu § 31 a Abs. 2 Nr. 1

Da die Regierungsvorlage den Personenkreis, der am Zustandekommen des Beförderungsvertrages beteiligt ist, nicht ausdrücklich anspricht (Makler), bedarf es einer Fassung, die alle Beteiligten eindeutig aufführt, und zwar unterteilt in den Kreis, der am Zustandekommen, und den Kreis, der an der Durchführung beteiligt ist.

Zu § 31 a Abs. 2 Nr. 2

Es handelt sich um eine Druckfehlerberichtigung.

Zu § 31 c Abs. 1

1. Dieser Absatz umschreibt den Personenkreis, der die für die Frachtenkontrolle notwendigen Angaben zu machen hat. Die Formulierung, daß der Frachtführer die Angaben zu machen hat, ist zu eng, da auch Schiffsmietverträge einbezogen sind (Schiffsmieten sind Verkehrsleistungen i. S. des § 21 Abs. 1 BSchVG).

   Deswegen muß davon abgesehen werden, auf den Frachtführer abzustellen.

2. Da an der Durchführung eines Beförderungsvertrages mehrere beteiligt sind, muß klar gesagt werden, wen in erster Linie die Pflicht trifft, die Angaben zu machen, die für die Frachtenkontrolle notwendig sind. Das ist der Hauptfrachtführer, dem das gesamte Entgelt für die Verkehrsleistung geschuldet wird und der allein in der Lage ist, die erforderlichen Angaben zu machen. Dieses Verfahren trägt außerdem zur Vereinfachung bei.

   Ist der Hauptfrachtführer nicht zu erreichen, z. B. Ausländer, dann sollen die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen berechtigt sein, den Unterfrachtführer aufzufordern, die erforderlichen Angaben zu machen.

Zu § 31 c Abs. 2 und 3

Das in der Regierungsvorlage vorgesehene Verfahren, insbesondere die Unterteilung der Verträge, wird für nicht praktikabel gehalten. Wichtig ist, daß jede Beförderung mit einem Schiff innerhalb kürzester Frist gemeldet wird. Um den Erfordernissen der Praxis Rechnung tragen zu können, soll dem Bundesminister für Verkehr die Ermächtigung gegeben werden, durch Rechtsverordnung festzulegen, welche Angaben im einzelnen innerhalb welcher Frist und in welcher Form zu machen sind.

Zu § 32 a Abs. 1

Um das Ziel der Abwrackaktion zu erreichen, ist es notwendig, daß unwirtschaftlicher Schiffsraum aus dem Markt ausscheidet, da ein natürlicher Ausleseprozeß nicht stattfindet. Hierbei kann es keinen Unterschied machen, ob es sich um deutschen oder ausländischen Schiffsraum handelt. Die Gleichbehandlung der ausländischen Fahrzeuge trägt überdies den Normen des EWG-Vertrages Rechnung, der eine Inländerbegünstigung ausschließt. Es werden daher alle diejenigen Schiffe in die Abwrackaktion einbezogen, die ganz oder überwiegend im Bundesgebiet beschäftigt gewesen sind.

Zu Absatz 2

1. Auch wer sein Schiff vermietet, muß von dem hierfür festgesetzten Entgelt den Beitrag in den Abwrackfonds leisten.

2. Da es auch Verkehrsleistungen gibt, für die im Augenblick der Erbringung ein Entgelt noch nicht festgesetzt ist, ist der Absatz 2 entsprechend zu erweitern. Auch von diesem Entgelt ist ein Beitrag in den Abwrackfonds zu leisten. Für diese Fälle war sicherzustellen, daß alle Angaben gemacht werden, die für die Errechnung des Beitrags erforderlich sind.

3. Grundsätzlich soll jeder, der an der Beförderung beteiligt ist, nur von dem Entgelt, das ihm zusteht, den Beitrag bezahlen. Um jedoch nicht mit jedem Schuldner abrechnen zu müssen, soll derjenige, dem das gesamte Entgelt zusteht (Verlader zahlt an Hauptfrachtführer; Mieter zahlt an Vermieter) den gesamten Beitrag in den Abwrackfonds leisten. Für den Fall, daß bei demjenigen, dem das gesamte Entgelt gezahlt wird, der Beitrag in den Abwrackfonds nicht beigetrieben werden kann, sollen wenigstens die nachfolgenden auf den von ihnen zu tragenden Teilbetrag verpflichtet werden können.

Zu Absatz 4

Die Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr zum Erlaß einer Rechtsverordnung im Rahmen der Abwrackvorschrift wurde neu gefaßt und entsprechend Artikel 80 GG ausgestaltet. Im Interesse einer vereinfachten Handhabung kann bei Schiffen, die am Stichtag in einem deutschen Binnenschiffsregister eingetragen waren, auf den Nachweis des überwiegenden Einsatzes verzichtet werden.

§ 32 a der Regierungsvorlage enthält keine ausreichende Möglichkeit, den Kreis der abzuwrackenden Schiffe zu begrenzen. Infolgedessen würden alle Binnenschiffe, die am 1. Januar 1967 in ein deutsches

Binnenschiffsregister eingetragen waren oder im Bezugsjahr (2. Januar 1967 bis 1. Januar 1968) überwiegend am innerdeutschen Verkehr teilgenommen haben, nach Erreichung des vorgesehenen Mindestalters von 12 bzw. 20 Jahren alljährlich in die Abwrackaktion hineinwachsen. Um dieses zu vermeiden, ist die Ermächtigung in § 32 a Abs. 4 Nr. 2 dahin gefaßt, daß das festzusetzende Mindestalter der abzuwrackenden Schiffe bei Inkrafttreten des Gesetzes erreicht sein muß. Um mögliche Härten auszuschließen, soll durch Nummer 4 die Rückzahlung von Beiträgen ermöglicht werden (z. B. wenn ein Ausländer ein- bis zweimal im Jahr im innerdeutschen Verkehr fährt).

Die Zitaterweiterung in Nummer 6 ist im Hinblick auf die Änderung des Hamburgischen Hafengesetzes geboten.

Zu Absatz 4 a

Die Empfänger von Abwrackprämien müssen gleichbehandelt werden. Soweit wegen fehlender Mittel im Abwrackfonds ein Anspruch nicht sofort befriedigt werden kann, wird ein pauschalierter Zinszuschlag bis zum Tag der Auszahlung gewährt. Hierdurch wird den Berechtigten ohne wirtschaftlichen Nachteil ermöglicht, sich im Hinblick auf die zu erwartende Prämie das Geld durch Einschaltung einer Bank sofort zu beschaffen.

Zu § 32 b

Mit dieser Vorschrift soll erreicht werden, daß die Abwrackprämie der Verminderung der Kapazität in der Binnenschiffahrt dient und nicht zur Schaffung neuer Kapazitäten anreizt. Prämienempfänger müssen einen Betrag höchstens bis zur Höhe der empfangenen Prämie wieder in den Abwrackfonds einzahlen, wenn sie innerhalb von drei Jahren nach Auszahlung der Prämie neue Schiffe erwerben.

Zu § 36

Die Streichung der Worte „oder nach § 31 verbindlichen" ist erforderlich wegen der Zurückstellung der Territorialklausel (§ 31 Abs. 4) für eine spätere Behandlung.

Zu § 36 a

Die Einfügung einer Strafvorschrift über die Geheimnisverletzung beruht auf der Stellungnahme des Bundesrates; auf dessen eingehende Begründung wird verwiesen.

Zu § 37 Abs. 1

Über die Regierungsvorlage hinaus sind die Nummern 7 und 8 dem Absatz 1 angefügt, um die Einhaltung der Verpflichtungen nach § 32 a Abs. 2 und § 32 b Satz 2 sicherzustellen.

Zu § 42 a

Sinn und Zweck dieser Vorschrift ist es, ein Handeln gegen die Zielsetzung des Gesetzes, insbesondere auf dem Gebiet der Frachten, auszuschließen.

Bonn, den 16. Oktober 1968

Müser

Berichterstatter

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Gesetzentwurf — aus Drucksache V/2494 — in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen,
2. den Antrag der Fraktion der CDU/CSU betr. Sanierung der Binnenschiffahrt — Drucksache V/2524 Teil XI — durch die Beschlußfassung zu 1. für erledigt zu erklären,
3. die Empfehlung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 31. Januar 1968 an die Bundesrepublik Deutschland zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr — aus zu Drucksache V/2494 — zur Kenntnis zu nehmen.

Bonn, den 3. Oktober 1968

Der Verkehrsausschuß

Seifriz	**Müser**
Vorsitzender	Berichterstatter

Zusammenstellung

des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr

— aus Drucksache V/2494 —

mit den Beschlüssen des Verkehrsausschusses (20. Ausschuß)

Entwurf	Beschlüsse des 20. Ausschusses
Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr	**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr**
Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:	Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:
Artikel 1	Artikel 1
Das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453), zuletzt geändert durch *die Gesetze vom 1. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1153, 1163)*, wird wie folgt geändert:	Das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453), zuletzt geändert durch **das Einführungsgesetz zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (EGOWiG) vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 503)**, wird wie folgt geändert:
	01. § 6 Abs. 3 erhält folgende Fassung: ◆ **„(3) Der Bundesminister für Verkehr kann die den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen nach den §§ 1 bis 3 obliegenden Aufgaben durch Rechtsverordnung einer Wasser- und Schiffahrtsdirektion für den Bezirk mehrerer Wasser- und Schiffahrtsdirektionen zuweisen."**
1. § 18 Abs. 1 und 2 erhält folgende Fassung:	1. § 18 Abs. 1 und 2 erhält folgende Fassung: ◆
„(1) Der Verband kann nach Maßgabe der Satzung	„(1) Der Verband kann nach Maßgabe der Satzung
1. Verträge mit Schiffahrttreibenden oder ihren Verbänden sowie Verträge über Verkehrsleistungen schließen,	1. unverändert
2. durch Beschluß die Verteilung des Fracht- und Schleppgutes unter seinen Mitgliedern regeln,	2. unverändert
3. Verfügungen *über* die Einteilung *des* Bewegung der Fahrzeuge seiner Mitglieder treffen, um die ordnungsmäßige Durchführung der Verträge nach Nummer 1 sowie der Beschlüsse nach Nummer 2 zu gewährleisten.	3. Verfügungen **für** die Einteilung **und** Bewegung der Fahrzeuge seiner Mitglieder treffen, um die ordnungsmäßige Durchführung der Verträge nach Nummer 1 sowie der Beschlüsse nach Nummer 2 zu gewährleisten.

Entwurf	Beschlüsse des 20. Ausschusses
(2) Dem Verband ist eine Gewinnerzielung untersagt."	(2) unverändert
	1a. § 21 Abs. 2 erhält folgende Fassung: ◆ **„(2) Die Entgelte sollen marktgerecht sein und den wirtschaftlichen Verhältnissen der Unternehmer der Schiffahrt und Flößerei Rechnung tragen; sie sind Festentgelte oder Mindest-Höchstentgelte. Bei Festsetzung von Mindest-Höchstentgelten sind unbillige Benachteiligungen landwirtschaftlicher und mittelständischer Wirtschaftskreise sowie wirtschaftlich schwacher und verkehrsungünstig gelegener Gebiete zu verhindern."**
2. *§ 22 wird wie folgt geändert:* *a) In Absatz 1 wird nach dem ersten Satz folgender Satz eingefügt: „Ihnen obliegt die Bildung marktgerechter Entgelte."* *b)* In Absatz 2 werden die Worte „beratenden Ausschuß" ersetzt durch die Worte „erweiterten Frachtenausschuß".	2. ◆ In § 22 Abs. 2 werden die Worte „beratenden Ausschuß" ersetzt durch die Worte „erweiterten Frachtenausschuß".
3. § 23 Abs. 2 erhält folgende Fassung: „(2) Die Frachtenausschüsse sind nicht zuständig für die *Tarife* der Fahrgastschiffahrt."	3. ◆ § 23 Abs. 2 erhält folgende Fassung: „(2) Die Frachtenausschüsse sind nicht zuständig für die **Entgelte in** der Fahrgastschiffahrt."
4. ◆ § 24 erhält folgende Fassung: „§ 24 Die Frachtenausschüsse und die erweiterten Frachtenausschüsse unterstehen der Aufsicht des Bundesministers für Verkehr."	4. unverändert
5. § 25 erhält folgende Fassung: „§ 25 (1) Die Frachtenausschüsse bestehen jeweils aus zwei zahlenmäßig gleich starken Gruppen von Vertretern der Schiffahrt und der Verlader. Die Mitglieder der Gruppe der Schiffahrt werden auf Vorschlag der beteiligten Verbände der Binnenschiffahrt, und die Mitglieder der Gruppe der Verlader auf Vorschlag der Verbände der Industrie, des Handels, des Handwerks, der Schiffahrtspedition und der Agrarwirtschaft von der Aufsichtsbehörde für die Dauer von drei Jahren in den Frachtenausschuß berufen.	5. ◆ § 25 erhält folgende Fassung: „§ 25 (1) Die Frachtenausschüsse bestehen jeweils aus zwei zahlenmäßig gleich starken Gruppen von Vertretern der Schiffahrt und der Verlader. Die Mitglieder der Gruppe der Schiffahrt werden auf Vorschlag der beteiligten Verbände der Binnenschiffahrt, und die Mitglieder der Gruppe der Verlader auf Vorschlag der Verbände der Industrie, des Handels, des Handwerks, der Schiffahrtspedition und der Agrarwirtschaft von der Aufsichtsbehörde für die Dauer von drei Jahren in den Frachtenausschuß berufen. **Die Frachtenausschüsse wählen einen Vorsitzenden aus dem Kreis ihrer Mitglieder.**
(2) Die Mitglieder können jederzeit durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Bundesminister für Verkehr ihr Amt niederlegen. Verliert ein Mitglied die Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter oder wird über sein Vermö-	(2) unverändert

Entwurf	Beschlüsse des 20. Ausschusses
gen der Konkurs eröffnet, so erlischt seine Mitgliedschaft. Die Mitgliedschaft erlischt ferner, wenn der Bundesminister für Verkehr feststellt, daß ein Mitglied nicht mehr der Gruppe angehört, für die es vorgeschlagen worden ist. Der Bundesminister für Verkehr kann ein Mitglied aus wichtigem Grund und nach Anhörung des Verbandes, der es vorgeschlagen hat, abberufen.	
(3) Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 gelten auch für die Stellvertreter.	(3) unverändert
(4) Beim Ausscheiden eines Mitgliedes oder eines Stellvertreters wird sein Nachfolger für den Rest der Amtsdauer des ausgeschiedenen Mitgliedes oder Stellvertreters berufen.	(4) unverändert
(5) Die erweiterten Frachtenausschüsse bestehen aus der Gruppe der Schiffahrt, der Gruppe der Verlader, einem unabhängigen Vorsitzenden und je einem von der Gruppe der Schiffahrt und der Gruppe der Verlader benannten unabhängigen Beisitzer. Der Vorsitzende und die beiden Beisitzer werden von der Aufsichtsbehörde für die Dauer von drei Jahren berufen; das gleiche gilt für ihre Stellvertreter. Die Absätze 2 und 4 gelten entsprechend, jedoch mit der Maßgabe, daß vor der Abberufung eines Beisitzers aus wichtigem Grund die Gruppe zu hören ist, die ihn benannt hat.	(5) unverändert
(6) Die Mitglieder der Frachtenausschüsse und der erweiterten Frachtenausschüsse sind ehrenamtlich tätig; sie sind nicht an Aufträge oder Weisungen gebunden."	(6) unverändert
6. § 25 a wird aufgehoben.	6. unverändert
7. In § 26 werden die Worte „beratende Ausschüsse" ersetzt durch die Worte „erweiterten Frachtenausschüsse".	7. unverändert
8. § 27 wird wie folgt geändert:	8. § 27 wird wie folgt geändert:
	◆ **0 a) Absatz 1 Satz 2 wird gestrichen,**
a) In Absatz 3 Satz 2 werden die Worte „§ 25 Abs. 2" ersetzt durch die Worte „§ 25 Abs. 6",	a) in Absatz 3 Satz 2 werden die Worte „§§ 24 Abs. 1, 25 Abs. 2" ersetzt durch die Worte „**§§ 24,** 25 Abs. 6",
	0 b) in Absatz 3 Satz 3 werden die Worte „gilt ferner § 25 Abs. 1" ersetzt durch die Worte „gelten ferner § 25 Absätze 1 bis 4",
b) Absatz 3 Satz 4 erhält folgende Fassung: „Die gemeinsamen Ausschüsse sind aus je zwei Mitgliedern der Gruppe der Schiffahrt und der Gruppe der Verlader der beteiligten Frachtenausschüsse zu bilden."	b) unverändert
c) Absatz 5 wird aufgehoben.	c) unverändert

Entwurf

9. Nach § 27 werden folgende §§ 27 a bis 27 c eingeführt:

„§ 27 a

Die Gruppe der Schiffahrt und die Gruppe der Verlader beraten im Frachtenausschuß gemeinsam. Bei Abstimmungen verfügt jede Gruppe über eine Stimme.

§ 27 b

(1) Können sich die Gruppe der Schiffahrt und die Gruppe der Verlader im Frachtenausschuß oder in einem ermächtigten Unterausschuß nicht auf ein bestimmtes Entgelt für eine Verkehrsleistung einigen, zeigt der Frachtenausschuß oder der ermächtigte Unterausschuß dies innerhalb einer Frist von 14 Tagen nach der ergebnislos verlaufenen Sitzung dem Vorsitzenden des erweiterten Frachtenausschusses an.

(2) Der Vorsitzende des erweiterten Frachtenausschusses beruft diesen innerhalb von vier Wochen nach Eingang der Anzeige nach Absatz 1 ein.

(3) Der erweiterte Frachtenausschuß berät über das Entgelt nach Absatz 1. Können sich die Gruppe der Schiffahrt und die Gruppe der Verlader wiederum nicht einigen, so beschließt der erweiterte Frachtenausschuß über das Entgelt. Der Vorsitzende, die beiden Beisitzer, die Gruppe der Schiffahrt und die Gruppe der Verlader haben hierbei je eine Stimme. Beschlossen ist das Entgelt, für das mindestens drei Stimmen abgegeben werden.

§ 27 c

Die von den Frachtenausschüssen, ermächtigten Unterausschüssen und erweiterten Frachtenausschüssen beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen gelten als marktgerecht."

10. § 28 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 *Satz 1* erhält folgende Fassung:

„Beschlüsse der Frachtenausschüsse, der ermächtigten Unterausschüsse und der erweiterten Frachtenausschüsse über Entgelte für Verkehrsleistungen bedürfen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr."

b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Gegenüber Beschlüssen des erweiterten Frachtenausschusses werden die Fristen des Satzes 1 von drei Wochen auf zwei Wochen und von zwei Monaten auf einen Monat verkürzt."

c) Absatz 3 wird gestrichen.

Beschlüsse des 20. Ausschusses

9. Nach § 27 werden folgende §§ 27 a bis 27 c ein- ◆ gefügt:

„§ 27 a

unverändert

§ 27 b

unverändert

§ 27 c

unverändert

10. § 28 wird wie folgt geändert: ◆

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Beschlüsse der Frachtenausschüsse, der ermächtigten Unterausschüsse und der erweiterten Frachtenausschüsse über Entgelte für Verkehrsleistungen bedürfen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr."

b) unverändert

c) unverändert

Entwurf

11. § 29 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt die genehmigten Beschlüsse der Frachtenausschüsse, der ermächtigten Unterausschüsse und der erweiterten Frachtenausschüsse als Rechtsverordnungen."

12. § 30 erhält folgende Fassung:

„§ 30

Der Bundesminister für Verkehr kann ohne Mitwirkung der Frachtenausschüsse, der ermächtigten Unterausschüsse oder der erweiterten Frachtenausschüsse Entgelte für Verkehrsleistungen durch Rechtsverordnung festsetzen, wenn Gründe des allgemeinen Wohls es erfordern oder wenn ein Frachtenausschuß, ein ermächtigter Unterausschuß oder ein erweiterter Frachtenausschuß ein Entgelt nicht beschließt; *er bedarf hierzu des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Wirtschaft."*

13. § 31 erhält folgende Fassung:

„§ 31

(1) Abweichungen von den in einer Rechtsverordnung nach § 29 oder § 30 festgesetzten Entgelten für Verkehrsleistungen sowie Zahlungen oder andere Zuwendungen, die einer Umgehung des festgesetzten Entgelts gleichkommen, sind unzulässig.

(2) Werden in einem Vertrage für Verkehrsleistungen Entgelte vereinbart, die von den auf Grund dieses Gesetzes festgesetzten abweichen, so wird die rechtliche Wirksamkeit des Vertrages nicht berührt. In diesen Fällen wird das festgesetzte Entgelt geschuldet.

(3) Vereinbaren die Vertragsparteien in Kenntnis oder in grob fahrlässiger Unkenntnis des festgesetzten Entgelts ein von diesem abweichendes Entgelt, so ist der Unterschiedsbetrag an den Bund zu entrichten. Er ist von der nach § 39 zuständigen Wasser- und Schiffahrtsdirektion einzuziehen.

(4) Im Verkehr von und nach dem Ausland müssen für die Verkehrsleistungen auf der deutschen Strecke die für diese Strecke festgesetzten Entgelte eingehalten werden. Die Absätze 1 bis 3 sind entsprechend anzuwenden."

14. *Dem* § 31 werden folgende §§ 31 a bis 31 d *angefügt:*

„§ 31 a

(1) Die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen überwachen die Einhaltung der nach §§ 29 und 30 erlassenen Verordnungen über Entgelte für

Beschlüsse des 20. Ausschusses

11. unverändert

12. § 30 erhält folgende Fassung:

„§ 30

Der Bundesminister für Verkehr kann ohne Mitwirkung der Frachtenausschüsse, der ermächtigten Unterausschüsse oder der erweiterten Frachtenausschüsse Entgelte für Verkehrsleistungen durch Rechtsverordnung festsetzen, wenn Gründe des allgemeinen Wohls es erfordern oder wenn ein Frachtenausschuß, ein ermächtigter Unterausschuß oder ein erweiterter Frachtenausschuß ein Entgelt nicht beschließt."

13. § 31 erhält folgende Fassung:

„§ 31

(1) Abweichungen von den in einer Rechtsverordnung nach §§ 29 oder 30 festgesetzten Entgelten für Verkehrsleistungen sowie Zahlungen oder andere Zuwendungen, die einer Umgehung des festgesetzten Entgelts gleichkommen, sind unzulässig.

(2) unverändert

(3) unverändert

Absatz 4 entfällt

14. **Nach** § 31 werden folgende §§ 31 a bis 31 d **eingefügt:**

„§ 31 a

(1) Die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen überwachen die Einhaltung der nach §§ 29 und 30 erlassenen Verordnungen über Entgelte für

Entwurf

Verkehrsleistungen. Bei der Durchführung dieser Überwachungsaufgabe können sie sich gegen Erstattung der Kosten der Mitwirkung der Bundesanstalt für Güterfernverkehr (§ 53 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 — Bundesgesetzbl. I S. 697) bedienen.

(2) Zur Durchführung ihrer Aufgabe nach Absatz 1 können die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen oder ihre Beauftragten

1. die erforderlichen Ermittlungen anstellen, auch Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere aller am *Beförderungsvertrag oder seiner Abrechnung und Prüfung* Beteiligten nehmen;

2. von den in Nummer 1 genannten Beteiligten und den in deren Geschäftsbetrieb tätigen Personen Auskunft über alle Tatsachen verlangen, die für die Durchführung der Überwachung von Bedeutung sind; die Auskunft ist wahrheitsgemäß nach bestem Wissen und Gewissen zu erteilen; der zur Erteilung einer Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr *strafrechtlicher* Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde;

3. Grundstücke und Räume der in Nummer 1 genannten Beteiligten betreten, um an Ort und Stelle innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden Ermittlungen durchzuführen; die in Nummer 2 genannten Personen haben ihnen jede Auskunft und Nachweisung zu erteilen, deren sie bedürfen; das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Abs. 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt;

4. auch außerhalb der Geschäftsräume der Beteiligten, insbesondere auf den Bundeswasserstraßen, in Häfen, auf Lade- und Löschplätzen Ladung und Begleitpapiere prüfen.

(3) Die in Absatz 2 Nummer 1 genannten und die in deren Geschäftsbereich tätigen Personen haben den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen oder ihren Beauftragten bei der Durchführung

Beschlüsse des 20. Ausschusses

Verkehrsleistungen. Bei der Durchführung dieser Überwachungsaufgabe können sie sich gegen Erstattung der Kosten der Mitwirkung der Bundesanstalt für Güterfernverkehr (§ 53 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 — Bundesgesetzbl. I S. 697) bedienen. **Der Bundesminister für Verkehr kann die den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen obliegenden Aufgaben durch Rechtsverordnung einer Wasser- und Schiffahrtsdirektion für den Bezirk mehrerer Wasser- und Schiffahrtsdirektionen zuweisen.**

(2) Zur Durchführung ihrer Aufgabe nach Absatz 1 können die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen oder ihre Beauftragten

1. die erforderlichen Ermittlungen anstellen, auch Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere aller am **Zustandekommen eines Vertrages über eine Verkehrsleistung im Sinne des § 21 Abs. 1 und seiner Durchführung** Beteiligten nehmen;

2. von den in Nummer 1 genannten Beteiligten und den in deren Geschäftsbetrieb tätigen Personen Auskunft über alle Tatsachen verlangen, die für die Durchführung der Überwachung von Bedeutung sind; die Auskunft ist wahrheitsgemäß nach bestem Wissen und Gewissen zu erteilen; der zur Erteilung einer Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr **strafgerichtlicher** Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde;

3. unverändert

4. unverändert

(3) unverändert

Entwurf	Beschlüsse des 20. Ausschusses
der Überwachungsmaßnahmen die erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und die nötigen Hilfsdienste zu leisten.	
(4) Der Bundesminister für Verkehr erläßt zur Durchführung der den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen nach Absatz 1 übertragenen Überwachungsaufgabe die erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.	(4) unverändert
§ 31 b	§ 31 b
Die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen können die Durchführung der im Rahmen ihrer Überwachungsaufgaben nach § 31 a erforderlichen Verwaltungsmaßnahmen nach den für die Durchsetzung von Verwaltungsmaßnahmen allgemein geltenden Bestimmungen erzwingen.	unverändert
§ 31 c	§ 31 c
(1) Wer *als Frachtführer* Verkehrsleistungen im Sinne des § 21 Abs. 1 *erbringt*, hat *über jeden von ihm abgeschlossenen Beförderungsvertrag* der *nach Absatz 2 zuständigen* Wasser- und Schiffahrtsdirektion die für die Überwachung der Einhaltung der Entgelte *nach* § 31 a Abs. 1 erforderlichen *Unterlagen vorzulegen. Die in der Vorlage enthaltenen Erklärungen gelten als Steuererklärungen im Sinne der Reichsabgabenordnung.*	(1) Wer **sich verpflichtet hat, eine** Verkehrsleistung im Sinne des § 21 Abs. 1 **zu erbringen,** hat der Wasser- und Schiffahrtsdirektion **Duisburg die Angaben zu machen,** die für die Überwachung der Einhaltung **des für diese Leistung festgesetzten** Entgelts (§ 31 a Abs. 1) erforderlich **sind. Sind an der Durchführung der Verkehrsleistung mehrere beteiligt, so hat die Angaben nach Satz 1 nur der zu liefern, dem das gesamte Entgelt für die Verkehrsleistung geschuldet wird. Unbeschadet dessen kann die für die Frachtenkontrolle zuständige Wasser- und Schiffahrtsdirektion auch von einem weiteren Beteiligten die nach Satz 1 erforderlichen Angaben verlangen.**
(2) Die Vorlage hat spätestens vierzehn Tage nach Abschluß des Beförderungsvertrages zu erfolgen, und zwar *a) an die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen, in deren Bereich das Schiff beladen wird, wenn es sich um Verkehrsleistungen handelt, die spätestens innerhalb 30 Tagen nach Vertragsabschluß vollständig zu erbringen sind (kurzfristige Verträge),* *b) an die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen, in deren Bereich die Geschäftsniederlassung des Frachtführers oder bei mehreren Niederlassungen die Hauptniederlassung oder in Ermangelung einer Geschäftsniederlassung der Wohnsitz des Frachtführers sich befindet, wenn es sich um Verkehrsleistungen handelt, die erst nach mehr als 30 Tagen nach Vertragsabschluß vollständig zu erbringen sind (langfristige Verträge),* *c) an die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen, in deren Bereich das Schiff beladen wird, wenn eine Verkehrslei-*	**Absatz 2 entfällt**

Entwurf

stung nach Buchstabe b von einem Frachtführer erbracht wird, der weder seine Hauptniederlassung noch seinen Wohnsitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes hat.

(3) Der Bundesminister für Verkehr *bestimmt die Einzelheiten der Unterlagen, insbesondere das dabei zu verwendende Formblatt, und des Verfahrens nach Absatz 1 durch Rechtsverordnung.*

§ 31 d

(1) Die bei den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen durch die nach § 31 a übertragene Überwachungsaufgabe entstehenden Kosten sind durch Beiträge der Schiffahrttreibenden, die Verkehrsleistungen im Sinne des § 21 Abs. 1 erbringen, zu decken.

(2) Die Höhe der Beiträge und die Bestimmungen über ihre Erhebung werden vom Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der Verbände der Binnenschiffahrt für jedes Rechnungsjahr im voraus durch Rechtsverordnung festgesetzt. Ihre gesamte Höhe darf die im Haushaltsplan für das laufende Rechnungsjahr festgelegten Kosten im Sinne des Absatzes 1 bis zu zehn vom Hundert überschreiten. Überschüsse aus dem vorangegangenen Rechnungsjahr sind dabei zu berücksichtigen. Die Beiträge der Schiffahrttreibenden sind nach der Höhe der von ihnen vereinnahmten Entgelte für Verkehrsleistungen im Sinne des § 21 Abs. 1 zu bemessen.

(3) Die Beiträge werden nach der Reichsabgabenordnung beigetrieben."

15. ◆ Der Vierte Abschnitt erhält folgende Überschrift:

„Frachtenausgleich und Abwrackung unwirtschaftlichen Schiffsraums"

Beschlüsse des 20. Ausschusses

(3) Der Bundesminister für Verkehr **wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen:**

1. welche Angaben zur Durchführung der Überwachungsaufgaben nach Absatz 1 im einzelnen zu machen sind;

2. daß, falls die Angaben nicht aus einem im Betrieb des Verpflichteten verwendeten Geschäftspapier ersichtlich sind, ein Formblatt zu verwenden ist;

3. die Frist, innerhalb derer die Angaben nach Nummer 1 zu liefern sind; die Frist darf nicht weniger als 14 Tage und nicht mehr als 6 Monate nach Abschluß des Vorganges, auf den sich die Angaben beziehen, betragen;

4. das Verfahren bei der Lieferung der Angaben nach Nummer 1 sowie das Muster des Formblattes nach Nummer 2.

§ 31 d

unverändert

15. unverändert

Entwurf

16. Nach § 32 wird folgender § 32 a eingefügt:

„§ 32 a

(1) Zur Behebung verkehrs- und volkswirtschaftlicher Schäden in der Binnenschiffahrt, insbesondere infolge eines Überhangs an Schiffsraum, wird bei der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Duisburg ein Abwrackfonds gebildet, aus dem Prämien an Schiffahrttreibende, die *ihre Hauptniederlassung oder ihren Wohnsitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes haben und* unwirtschaftlichen *Schiffsraum* abwracken, gezahlt werden.

(2) Wer sich *in einem Vertrag als Hauptfrachtführer zu* einer Verkehrsleistung im Sinne des § 21 Abs. 1 verpflichtet hat, *muß von* dem hierfür festgesetzten Entgelt einen vom Bundesminister für Verkehr *durch Rechtsverordnung* festgesetzten Vomhundertsatz, höchstens zwei vom Hundert, als Beitrag in den Abwrackfonds leisten. *In den Rechtsverordnungen nach §§ 29 und 30 können die Beiträge nach Satz 1 gesondert ausgewiesen werden.*

(3) *Die Kosten für die Verwaltung des Abwrackfonds sind aus den Beiträgen zu bestreiten.*

(4) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung *festzulegen*

Beschlüsse des 20. Ausschusses

16. Nach § 32 werden folgende §§ 32 a **und 32 b** eingefügt:

„§ 32 a

(1) Zur Behebung verkehrs- und volkswirtschaftlicher Schäden in der Binnenschiffahrt, insbesondere infolge eines Überhangs an Schiffsraum, wird bei der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Duisburg ein Abwrackfonds gebildet, aus dem Prämien an Schiffahrttreibende gezahlt werden, die unwirtschaftliche **Schiffe** abwracken. **Prämien werden nur für das Abwracken solcher Schiffe gewährt, die nach dem 1. Januar 1967 innerhalb eines vom Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung festgelegten Zeitraums, der mindestens ein Jahr betragen muß, überwiegend zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen zu Verkehrsleistungen im Sinne des § 21 Abs. 1 oder zu gleichartigen Leistungen im Sinne des § 65 des Hamburgischen Hafengesetzes vom 21. Dezember 1954 (GVBl. S. 169), zuletzt geändert durch Gesetz vom ..., verwendet worden sind.**

(2) Wer sich verpflichtet hat, eine Verkehrsleistung im Sinne des § 21 Abs. 1 **oder eine gleichartige Leistung im Sinne des § 65 des Hamburgischen Hafengesetzes zu erbringen, hat** von dem hierfür festgesetzten Entgelt **oder, soweit ein Entgelt nicht festgesetzt ist, von dem vereinbarten Entgelt** einen vom Bundesminister für Verkehr festgesetzten Vomhundertsatz, höchstens zwei vom Hundert, als Beitrag in den Abwrackfonds **zu** leisten; **er hat der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Duisburg die für die Berechnung der Höhe des Beitrags im Einzelfall erforderlichen Angaben zu machen, insbesondere die Höhe des festgesetzten oder vereinbarten Entgelts anzugeben. Sind an der Durchführung der Verkehrsleistung mehrere beteiligt, so ist die sich aus Satz 1 ergebende Verpflichtung für alle Beteiligten von demjenigen zu erfüllen, dem das gesamte Entgelt für die Verkehrsleistung geschuldet wird; dieser ist berechtigt, die den anderen Beteiligten zustehenden Teilentgelte anteilmäßig zu kürzen. Die anderen Beteiligten können für die Beiträge, die auf die ihnen zustehenden Teilentgelte entfallen, von der den Abwrackfonds verwaltenden Wasser- und Schiffahrtsdirektion Duisburg nur dann unmittelbar in Anspruch genommen werden, wenn der volle Beitrag von dem nach Satz 2 Verpflichteten nicht beigetrieben werden kann oder seine Beitreibung wesentlich erschwert ist.**

(3) **In den Rechtsverordnungen nach §§ 29 und 30 können die Beiträge nach Absatz 2 gesondert ausgewiesen werden.**

(4) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung **zu bestimmen,**

Entwurf	Beschlüsse des 20. Ausschusses
	1. daß es abweichend von Absatz 1 Satz 2 für die Gewährung von Prämien genügt, wenn das Schiff am 1. Januar 1967 in einem Binnenschiffsregister im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragen war,
	2. daß die Prämien nur für Schiffe gewährt werden, die am Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes ein bestimmtes Alter erreicht haben, das bei Güterschiffen — ausgenommen Tankschiffen — nicht unter 20 Jahren, bei Schleppern und Tankschiffen nicht unter 12 Jahren liegen darf,
1. die Höhe des Vomhundertsatzes nach Absatz 2 Satz 1,	**3.** die Höhe des vom Hundertsatzes nach Absatz 2 Satz 1.
2. die Verwendung der nach § 31 c vorzulegenden Unterlagen bei der Erhebung des Beitrages,	
3. in welchen besonderen Fällen von der Erhebung des Beitrages ganz oder teilweise abgesehen werden kann,	**4. daß** in Fällen **unbilliger Härte** von der Erhebung des Beitrags ganz oder teilweise abgesehen **oder der Beitrag zurückerstattet werden** kann,
4. die Grundsätze für die Bemessung der Prämie,	**5. die Höhe und** die Grundsätze für die Bemessung der Prämie **nach Größe und Art des Schiffes,**
5. das Verfahren der Erhebung des Beitrages und der Gewährung der Prämie.	**6.** das Verfahren der Erhebung des Beitrags und der Gewährung der Prämie, **insbesondere der Verwendung der nach § 31 c und nach § 65 c des Hamburgischen Hafengesetzes gemachten Angaben bei der Erhebung des Beitrags, sowie Art und Umfang der Unterlagen, durch welche die Voraussetzungen für die Gewährung der Prämie nachzuweisen sind.**
	(4a) Zu der Prämie nach Absatz 1 wird aus dem Abwrackfonds ein Zinszuschlag von einem halben vom Hundert für jeden vollendeten Monat bis zum Tag der Auszahlung gewährt, gerechnet von dem Tage, an dem über die Auszahlungsvoraussetzungen entschieden ist.
(5) Der Bundesminister für Verkehr kann durch Rechtsverordnung bestimmen, daß und wie lange die Verpflichtung zur Zahlung des Beitrags ruht, wenn die Summe der geleisteten Beiträge den Bedarf an Abwrackprämien wesentlich übersteigt.	(5) unverändert
(6) Der Bundesminister für Verkehr kann den Abwrackfonds durch Rechtsverordnung auflösen. In diesem Falle ist der nicht benötigte Teil des Fonds an die Einzahlungspflichtigen nach Maßgabe ihrer geleisteten Beiträge zurückzuzahlen.	**Absatz 6 entfällt**

Entwurf | Beschlüsse des 20. Ausschusses

(7) Die nach Absatz 2 zu leistenden Beiträge können nach der Reichsabgabenordnung beigetrieben werden."

(7) unverändert

(8) Die Kosten für die Verwaltung des Abwrackfonds sind aus den Beiträgen zu bestreiten.

§ 32 b

Wer eine Prämie aus dem Abwrackfonds erhalten hat und innerhalb von drei Jahren nach Auszahlung der Prämie das Eigentum oder Miteigentum an einem Binnenschiff erwirbt, das nach dem 1. Januar 1969 erstmalig in ein Schiffsregister eingetragen worden ist, ist verpflichtet, einen Betrag in Höhe von 5 vom Hundert des Anschaffungswertes oder des seinem Miteigentumsanteil entsprechenden Teilbetrages, höchstens jedoch in Höhe der ihm gewährten Abwrackprämie, in den Abwrackfonds zu zahlen. Er hat der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Duisburg die Angaben über die Tatsachen, die ihn nach Satz 1 zur Zahlung verpflichten, spätestens zwei Monate nach dem Zeitpunkt zu machen, in dem er seine Eintragung als Eigentümer in das Schiffsregister beantragt hat. § 32 a Abs. 7 gilt entsprechend.

17. § 35 Satz 2 wird gestrichen.

◆

17. unverändert

17a. § 35 a Abs. 4 erhält folgende Fassung:

◆

„(4) Der Bundesminister für Verkehr kann die den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen nach Absatz 1 bis 3 obliegenden Aufgaben durch Rechtsverordnung einer Wasser- und Schiffahrtsdirektion für den Bezirk mehrerer Wasser- und Schiffahrtsdirektionen zuweisen."

18. § 36 erhält folgende Fassung:

„§ 36

Eine Zuwiderhandlung im Sinne des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 begeht, wer vorsätzlich oder fahrlässig den Abschluß von Verträgen über Verkehrsleistungen im Sinne des § 21 Abs. 1 in Abweichung von den nach den §§ 29, 30 und 43 festgesetzten *oder nach § 31 verbindlichen* Entgelten anbietet oder vermittelt oder wer solche Verträge abschließt oder erfüllt."

18. § 36 erhält folgende Fassung:

◆

„§ 36

Eine Zuwiderhandlung im Sinne des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 begeht, wer vorsätzlich oder fahrlässig den Abschluß von Verträgen über Verkehrsleistungen im Sinne des § 21 Abs. 1 in Abweichung von den nach den §§ 29, 30 und 43 festgesetzten Entgelten anbietet oder vermittelt oder wer solche Verträge abschließt oder erfüllt."

18a. Nach § 36 wird folgender § 36 a eingefügt:

◆

„§ 36 a

(1) Wer ein fremdes Geheimnis, namentlich ein Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis, das ihm in seiner Eigenschaft als Angehöriger oder Beauftragter einer mit Aufgaben auf Grund dieses

Entwurf | Beschlüsse des 20. Ausschusses

Gesetzes betrauten Stelle bekanntgeworden ist, unbefugt offenbart, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) Handelt der Täter gegen Entgelt oder in der Absicht, sich oder einen anderen zu bereichern oder einen anderen zu schädigen, so ist die Strafe Gefängnis bis zu zwei Jahren; daneben kann auf Geldstrafe erkannt werden. Ebenso wird bestraft, wer ein fremdes Geheimnis, namentlich ein Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis, das ihm unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 bekanntgeworden ist, unbefugt verwertet.

(3) Die Tat wird nur auf Antrag des Verletzten verfolgt."

Entwurf:

19. In § 37 Abs. 1 wird am Ende der Nummer 4 der Punkt durch einen Beistrich ersetzt; danach werden folgende Nummern 5 *und* 6 eingefügt:

„5. vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 31 a Abs. 2 und 3 Bücher oder Geschäftspapiere nicht vollständig oder nicht fristgemäß vorlegt, die Auskunft nicht, unrichtig, nicht vollständig oder nicht fristgemäß erteilt oder die Duldung von Prüfungen oder die Hilfe dabei verweigert,

6. vorsätzlich oder fahrlässig die für eine Überwachung der Einhaltung der Entgelte nach § 31 c erforderlichen *Unterlagen* nicht, nicht rechtzeitig, unvollständig oder *falsch vorlegt.*"

Beschlüsse des 20. Ausschusses:

19. ◆ In § 37 Abs. 1 wird am Ende der Nummer 4 der Punkt durch einen Beistrich ersetzt; danach werden folgende Nummern 5 **bis 8** eingefügt:

„5. unverändert

6. vorsätzlich oder fahrlässig die für eine Überwachung der Einhaltung der Entgelte nach § 31 c erforderlichen **Angaben** nicht, nicht rechtzeitig, unvollständig oder **nicht der Wahrheit entsprechend macht,**

7. vorsätzlich oder fahrlässig die für die Berechnung der Höhe des Beitrags nach § 32 a Abs. 2 erforderlichen Angaben nicht, nicht rechtzeitig, unvollständig oder nicht der Wahrheit entsprechend macht,

8. vorsätzlich oder fahrlässig die nach § 32 b Satz 2 erforderlichen Angaben nicht, nicht rechtzeitig, unvollständig oder nicht der Wahrheit entsprechend macht."

Entwurf:

20. Nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 3 angefügt:

„3. Beteiligte des Beförderungsvertrages den Vorschriften des § 31."

Beschlüsse des 20. Ausschusses:

Nummer 20 entfällt

20a. ◆ Nach § 42 wird folgender § 42 a eingefügt:

„§ 42 a

Die Verpflichtungen, die nach diesem Gesetz und den auf Grund des Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen den Schifferbetriebsverbänden, den Schiffahrtverbänden sowie den Schiffahrttreibenden und allen anderen an dem Zustandekommen und an der Durchführung eines Vertrages über eine Verkehrsleistung

Entwurf	Beschlüsse des 20. Ausschusses
	im Sinne des § 21 Abs. 1 Beteiligten obliegen, werden durch rechtsgeschäftliche oder firmenrechtliche Gestaltungen oder Scheintatbestände, die zur Umgehung der Bestimmungen des Gesetzes und der auf Grund des Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen geeignet sind, nicht berührt."
Artikel 2	Artikel 2
Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr neu bekanntzumachen unter Beseitigung von Unstimmigkeiten des Gesetzeswortlauts.	unverändert
Artikel 3	Artikel 3
Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.	unverändert
Artikel 4	Artikel 4
Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.	unverändert